

松江市歩行環境整備ビジョン

2024(令和 6)年 6 月策定

松江市

目次

1. 目的と位置づけ

1-1. 背景、目的	1
1-2. 計画の位置づけ	2

2. 現状と課題

2-1. これまでの取り組み(第1次～第5次計画)	3
2-2. 現状の課題	4
2-3. 今後必要となる整備	4

3. 基本理念と基本方針

3-1. 基本理念	5
3-2. 基本方針	5
3-3. 整備方針	5

4. 計画内容

4-1. 歩道整備ビジョン	6
4-1-1. 安心して歩ける通学路	7
4-1-2. 安全な歩道へのリニューアル	11
4-1-3. 歩きたくなる中心市街地	13
4-2. 第1次～第5次計画の未完了箇所の整備について	15
4-3. 自転車ネットワーク計画	16

別冊、資料編

- ・生活道路・狭隘道路整備の進め方
- ・生活道路対策エリア、ゾーン30及びゾーン30プラスエリア区域図
- ・松江市歩道整備計画第1次～第5次計画における整備率
- ・松江市歩道整備計画第1次～第5次計画整備状況図(2023(令和5)年3月時点)
- ・松江市歩道整備計画第1次～第5次計画整備状況図(2024(令和6)年3月時点)
- ・歩道整備路線状況一覧表(2024(令和6)年3月時点)

1. 目的と位置づけ

1-1. 背景、目的

本市には、国宝松江城を中核として、江戸時代に形成された堀割や道筋、町割やまちなみが今もなお残っており、その景観と趣は市民に安らぎを与え、観光資源としても親しまれています。

一方、戦後急激に進展したモータリゼーションに対応すべく、自動車交通への対応を優先した道路建設が行われてきた結果、歩行者にとってやさしい道路空間が整備されていませんでした。

その後、第1次から第5次までの歩道整備計画を策定し、市民のみなさんの声をお聞きしながら歩道整備を進めてきましたが、用地買収に多額の予算を要する路線などでは未着手の路線が多く残っており、整備率(2023(令和5)年3月末現在)は約54%に留まっています。

また近年は、自転車と歩行者の安全対策、登下校中の児童事故対策や通行を阻害する街路樹対策、中心市街地の活性化、道路施設の老朽化修繕など対応すべき課題が増加・複雑化し、歩道整備を行うに当たって調整が必要になっています。

そこで本計画では、歩行環境整備に特化した計画として、新たに「歩行環境整備ビジョン」を定め、「整備率向上」及び「事業の効率化」を図ることで、歩行者、自転車利用者が共に安全かつ円滑に利用できる道路環境の整備を推進します。

1-2. 計画の位置づけ

計画の期間は、2024(令和6)年度から2033(令和15)年度の10年間とします。

歩行環境整備ビジョンは、道路を整備するために実施している様々な事業から、歩行環境整備に特化した事業をひとつにまとめ、整備率の向上及び事業の効率化を図るための計画になります。

なお、第1次から第5次までの歩道整備計画の対象期間については、本ビジョンと同期間まで延長し、引き続き整備を進めていきます。

松江市総合計画 MATSUE DREAMS 2030

IV.どだいづくり

・歩道整備 ・自転車道整備

取り組みの方針

道路に関する様々な取り組み

- ・第1次～第5次歩道整備計画
- ・通学路要望
- ・土木要望
- ・交通安全対策協議会からの要望
- ・道路改良事業
- ・道路法面・舗装修繕事業
- ・橋梁長寿命化・耐震化事業
- ・道路照明灯修繕・更新事業
- ・松江市街路樹適正化計画
- ・電線類地中化計画
- ・松江市自転車ネットワーク計画
- ・中心市街地エリアビジョン
- ・リノベーションまちづくり
- ・白潟本町通り整備計画
- ・白潟地区都市再生整備計画
- ・大橋川周辺夜間景観マスタープラン
- ・職人商店街創出支援事業



歩行環境整備に
特化したビジョン作成

A 安心して歩ける通学路

- ・通学路要望
- ・交通安全対策協議会からの要望
- ・第1次～第5次歩道整備計画

B 安全な歩道へのリニューアル

- ・松江市街路樹適正化計画
- ・電線類地中化計画
- ・松江市自転車ネットワーク計画

C 歩きたくなる中心市街地

- ・中心市街地エリアビジョン
- ・リノベーションまちづくり
- ・白潟本町通り整備計画
- ・白潟地区都市再生整備計画
- ・大橋川周辺夜間景観マスタープラン
- ・職人商店街創出支援事業
- ・第1次～第5次歩道整備計画

2. 現状と課題

2-1. これまでの取り組み(第1次～第5次計画)

本市は、第1次から第5次までの歩道整備計画期間において、道路に関する法令などの変化や社会情勢の移り変わりに即して、歩道の整備箇所、整備手法、整備順位などを決定し、計画に従い順次整備を進めてきました。

●第1次計画（2001(平成13)年策定）

歩道を整備するにあたって必要な要素を、「市民の一般的な需要」「交通弱者への対応」「観光などの産業振興」の3つに分類し、市民アンケートで回答していただいたそれぞれの重要度を踏まえ、路線の整備順位を決定しました。

●第2次計画（2004(平成16)年策定）

第1次計画の路線整備順位に、交通事故発生箇所や地元要望を加味するとともに、「松江市交通バリアフリー基本構想」「第5次電線地中化構想」の内容を勘案して、整備順位を再検討しました。

●第3次計画（2009(平成21)年策定）

これまでの整備予定路線について、大手前まちづくり交付金事業の活用、安心歩行エリアの指定状況、学校通学路の整備状況などに配慮し、関係機関との協議を通じて、より実効性のある路線を計画路線としました。

●第4次計画（2013(平成25)年策定）

これまでの計画に加えて、中心市街地において、歩道の連続性を確保することで利用しやすい歩行環境を目指し、「歩行者ネットワーク道路」を指定しました。また、JR 松江駅を起点として、自転車での利用が多い公共施設や商業施設を繋ぐ道路を指定した「自転車ネットワーク計画」を策定しました。

●第5次計画（2018(平成30)年策定）

松江市のまちづくりアンケートにおいて、歩道整備に対する地域別の満足度に関きがあったことから、地区ごとに要望路線を聞き取り、整備順位を策定しました。

第1次から第5次までの計画に基づく歩道整備の成果として、第1次から第4次までの各計画における整備路線にかかる整備率は約65%(第5次計画を含めると約54%)となりました。

■計画年次別整備状況

区分	計画延長(m)	整備延長(m)	残延長(m)	整備率(%)	整備残率(%)
1次	8,702	5,697	3,005	65.5	34.5
2次	19,503	13,427	6,076	68.8	31.2
3次	19,009	13,144	5,865	69.1	30.9
4次	16,924	10,536	6,388	62.3	37.7
5次	29,037	7,002	22,035	24.1	75.9
総計	93,175	49,806	43,369	53.5	46.5

2-2. 現状の課題

上記の計画年次別整備状況の表からわかるように、第5次計画にかかる整備率は24.1%と低い水準になっています。これは、計画延長が第1次から第4次までの計画に比べ長いことのほか、自転車と歩行者の安全対策、登下校中の児童事故対策や通行を阻害する街路樹対策、中心市街地の活性化、道路施設の老朽化修繕といった、本市が対応すべき課題が増加・複雑化し、歩道整備のみ単独で進めるのが難しくなったことが要因と考えられます。

これまで進めてきた歩道整備や自転車道ネットワーク整備を推進することに加え、中心市街地活性化の観点から、「歩きたくなるまちづくり」に資する歩道の整備を進めていく必要があります。

2-3. 今後必要となる整備

今後は、交通安全に関する地域要望に応えながら、第1次から第5次までの歩道整備計画や、自転車ネットワーク計画、電線類地中化計画、白潟地区都市再生整備計画などの歩行空間整備に関連する計画を、着実に実行に移していかなければなりません。

市民の歩行空間に対する幅広いニーズに応えていくためには、重点的に取り組む内容を明確にしながら、一つ一つの整備コストを抑制した効率的かつ効果的な整備が求められます。

3. 基本理念と基本方針

本計画では、以下の基本理念・基本方針・整備方針のもとで、歩道の整備を進めます。

路線の整備率向上、事業の効率化、中心市街地の賑わい創出などに向けて、新たなビジョンを策定することで、現在抱える問題点を解決に導いてまいります。

3-1. 基本理念

第1次から第5次までの計画策定に際して、市民アンケートや公民館ワークショップなどにより、市民の歩道に関する問題意識や歩道整備にかかる要望を把握したうえで、それらを反映した計画をつくりました。

また、毎年度、学校から提出される通学路要望や、各地区の交通安全協議会から提出される要望によって、通学路などの実情を把握しています。

そうした地域の声を踏まえ、様々な手法を組み合わせることにより、実情に沿った歩行空間の整備を目指します。

3-2. 基本方針

現状未整備の計画路線については、様々な手法を駆使して整備を進めます。また、複数の事業メニューについて調整を図り、効率的に整備を進めていきます。

これらにより、歩行者、自転車と共に安全かつ円滑に利用できる道路環境の創出を目指します。

3-3. 整備方針

歩行環境整備ビジョンでは、以下の3つの方針に即して整備を進めます。

- 安心して歩ける通学路
- 安全な歩道へのリニューアル
- 歩きたくなる中心市街地

整備率の考え方

第5次計画までは、整備延長によって整備率を算出してきましたが、今後、道路(歩行)環境の改善を目指した道路整備を行うため、路線によっては延長で管理するのがふさわしくない場合があります。そこで、本ビジョンにおいては、整備率を路線数によって算出することで各路線の整備状況を明確化します。

現在、整備対象路線は143路線あり、完成している路線は77路線、未完成の路線は66路線となっています。未完成の路線のうち、一部完成は32路線、未着手は34路線となっています。

このように、整備対象路線のうち半数程度の整備が未完了であるところ、整備未完了路線の現況把握及び未完了となっている理由の分析を行ったうえで、整備手法の見直しを図ります。

$$\frac{\text{整備済延長}}{\text{計画総延長}} = \frac{49,806\text{m}}{93,175\text{m}} = 53.5\% \quad \Rightarrow \quad \frac{\text{整備済路線数}}{\text{計画路線数}} = \frac{77\text{路線}}{143\text{路線}} = 53.8\%$$

(2023(令和5)年3月末) (2024(令和6)年3月末)

3-4. 歩行環境整備ビジョンとSDGs



道路上の車、歩行者、自転車安全かつ円滑に共存できる道路空間の整備を進めることにより、「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成を目指します。

安心して歩ける通学路



通学路や学校周辺など生徒が集まるエリアにおいて、誰もが安心できる通学経路を整えます。

安全な歩道へのリニューアル



古くなった歩道を誰もが安心して利用できる安全な歩道となるよう再整備を進めます。

歩きたくなる中心市街地



JR 松江駅と松江城を結ぶ「L 字ライン」をまちあるきルートとして、歩きたくなる歩行空間の整備を進めます。

4. 計画内容

歩行環境整備ビジョンでは、以下の 3 つの方針に即して、重点的に整備を進めます。

4-1. 歩行環境整備ビジョン

安心して歩ける通学路

通学路のうち、第 1 次から第 5 次までの計画に位置付ける路線や、学校、地域、交通安全対策協議会からの要望路線に対して、地域の実情に沿った様々な手法を組み合わせることにより、歩行者が安心して歩ける歩行空間の整備を進めます。

安全な歩道へのリニューアル

整備から時間が経過し、樹木の根張りなどにより歩きにくくなった歩道や、幅の狭い歩道の再整備を進めます。また、電線類地中化計画、松江市街路樹適正化計画、自転車ネットワーク計画などの計画との整合を図り、誰もが安心して利用できる歩道整備を効率的に進めます。

歩きたくなる中心市街地

「車中心から人中心のまちなかへ」の転換を目指し、特に JR 松江駅と松江城を結ぶ「L 字ライン」のまちあるきルートの整備や、多様なモビリティと歩行者が安全に共存できるまちづくりを念頭に、「松江市地域公共交通計画」の考え方も踏まえながら、交通規制の検討や歩行環境の整備を進めます。

4-1-1. 安心して歩ける通学路

■対象区間

通学路や学校周辺など、児童・生徒が集まる路線、エリア※

※市街地には多くの小中学校、高校、住宅街があり、通勤・通学時間帯は自動車と歩行者が入り交じるため、エリアを指定して車の速度を低下させる道路整備を行います。（例：津田、古志原小学校周辺エリア）

■整備目標

第1次から第5次までの歩道整備計画の対象路線や、学校、交通安全対策協議会から要望のあった路線について、地域の実情に即した整備手法を用いて、誰もが安心できる通学路を整えます。

■整備手法

スムーズ横断歩道やハンプの設置、路側帯や横断歩道のカラー舗装、防護柵の設置などによって、通行する車両の速度低下を促すことで、通学路の安全性向上を図ります。

「ゾーン30 プラス※」や「生活道路対策エリア」の指定を行い、車の速度を低下させる対策を実施することで、登下校時の児童・生徒の安全を重視した道路空間を実現します。

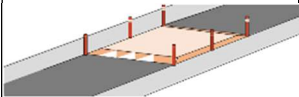
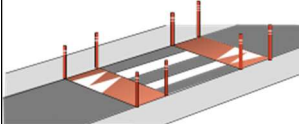

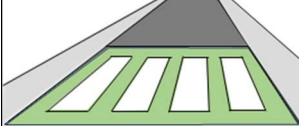
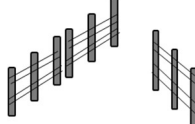

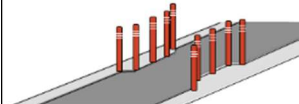
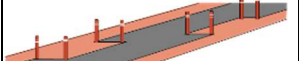
※最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスを適切に組み合わせ、生活道路における交通安全の向上を図るエリア。

地域の実情に沿った様々な手法を組み合わせることにより、安心して歩ける歩行空間を整備します。

目 的	対 策		
交通量の抑制	歩行者専用道路	ライジングボラード	
	車両通行止め	時間制限	
	一方通行		
	ハンプ	狭さく	シケイン
速度の抑制	ハンプ	スムーズ歩道	
	狭さく	シケイン	
	減速マーク	通学路(文字・表示)	
	ドットライン	カラー舗装	ブロック系舗装
歩行空間等の確保	歩行者専用道路	歩道(自歩道)の整備	ライジングボラード
	ライジングボラード		
	車両通行止め		
	路側帯の設置	防護柵	拡 幅
	カラー舗装	ブロック系舗装	
	横断歩道		
ドライバーの視認性向上	道路反射鏡		
	立入防止フェンスの移設		
関係者との連携	地域との合意形成	関係機関との調整	
	整備効果の検証		
	通学路点検		

国土交通省 生活道路の交通安全対策に関するポータルサイトを参照し松江市にて作成

■手法事例

名 称	効 果	イメージ図
ハンプ	道路路面に設けた凸状部分。通過する車両を一時的に押し上げることで、ドライバーの速度抑制を狙う。	
スムーズ横断歩道	路面を盛り上げたハンプと組み合わせた横断歩道。歩道と横断歩道の高さが同じになり、小さな子どももドライバーから見つけやすくなる。	
路側帯カラー舗装	路側帯をカラー舗装し、車道を色彩によって区別することで、ドライバーに歩行空間の視認性を高めて注意を喚起し、通行速度の抑制を図る。	
横断歩道カラー舗装	横断歩道を強調することにより、ドライバーの歩行者への注意を喚起し、一時停止の促進を期待するもの。	
防護柵	進行方向を誤った車両の進入を防ぎ、正常な進行方向に還元させるとともに、乗員の傷害および車両の破損を最小限にとどめる。	
ボラード	道路や広場などに設置して車両の進入を阻止する、路面から突き出た杭。	
狭さく	車道に車線分離標などを立てて一部道路を狭くし、車が速度を出せないようにする。	
シケイン	通行速度を低減させるために設置する構造物。	

シケイン



市道殿町中央線

路側帯カラー舗装



市道中原上追子線

エリア対策

学校付近の歩行者優先の生活道路において、区域(ゾーン)全体の速度規制や交通規制の組み合わせにより車両の走行速度を抑制し、交通安全の向上を図ります。

◎学園1丁目

〈整備内容〉

ゾーン 30 プラス:最高速度 30 km/h の速度規制とスムーズ横断歩道の組み合わせ

〈整備効果〉

通過速度 30 km/h を超過している車両の割合が設置前に比べて 11.6%低減し、94. 6%の車両が 30 km/h 以下になりました。

横断歩道で一時停止する車両が、設置前に比べて最大 15%向上し、93. 4%になりました。

スムーズ横断歩道+狭さく



市道北部区画53号線

◎東津田地区

〈社会実験内容〉

生活道路対策エリアへのハンプ設置

〈社会実験による設置効果〉

走行速度は、設置前に比べて平均 4.3 km/h 低下しました。

通過速度 30 km/h を超過している車両の割合が、設置前に比べて平均 27.0%低下しました。

ハンプ設置(予定)



市道ハサラ沼5号線

路側帯カラー舗装

道路と路側帯を色彩によって区別することで、歩行区間を確保するとともに、ドライバーの歩行空間の視認性を高めて注意喚起を行い、交通安全の向上を図ります。



市道西持田大田線



市道ハサラ沼5号線

防護柵の設置

車両の逸脱防止及び未就学児移動経路・通学路の交通安全の対策として設置します。



市道入江江島線



車両の逸脱防止及び歩行者の転落防止対策として設置します。



市道図書館西通線



4-1-2. 安全な歩道へのリニューアル

■ 対象区間

整備から時間が経過し、植樹の根張りなどにより歩きにくくなった歩道や幅の狭い歩道

■ 整備目標

植樹の根張りなどにより歩きにくくなった歩道や幅の狭い歩道を、安全な歩道となるよう再整備します。

■ 整備手法

電線類地中化計画、松江市街路樹適正化計画、自転車ネットワーク計画などとの整合を図り、これらの計画の実施に合わせて、効率的に歩道整備を進めます。

■ 整備事例

電線類地中化と自転車道の整備

無電柱化により、限られた道路幅員内で歩道の有効幅員を確保。

車道幅員構成の見直しにより、自転車通行帯を確保。



市道北松江停車場恵曇線

街路樹適正化と歩道や自転車道の整備

歩道内の低木植樹帯を撤去することで、歩道の有効幅員の拡幅と自転車通行帯を設けるための路肩幅員を確保。

整備前



整備後



市道菅田比津線

4-1-3. 歩きたくなる中心市街地

■対象区間

JR 松江駅から松江城を結ぶ「L 字ライン」をまちあるきルートとして歩行環境整備を進めます。

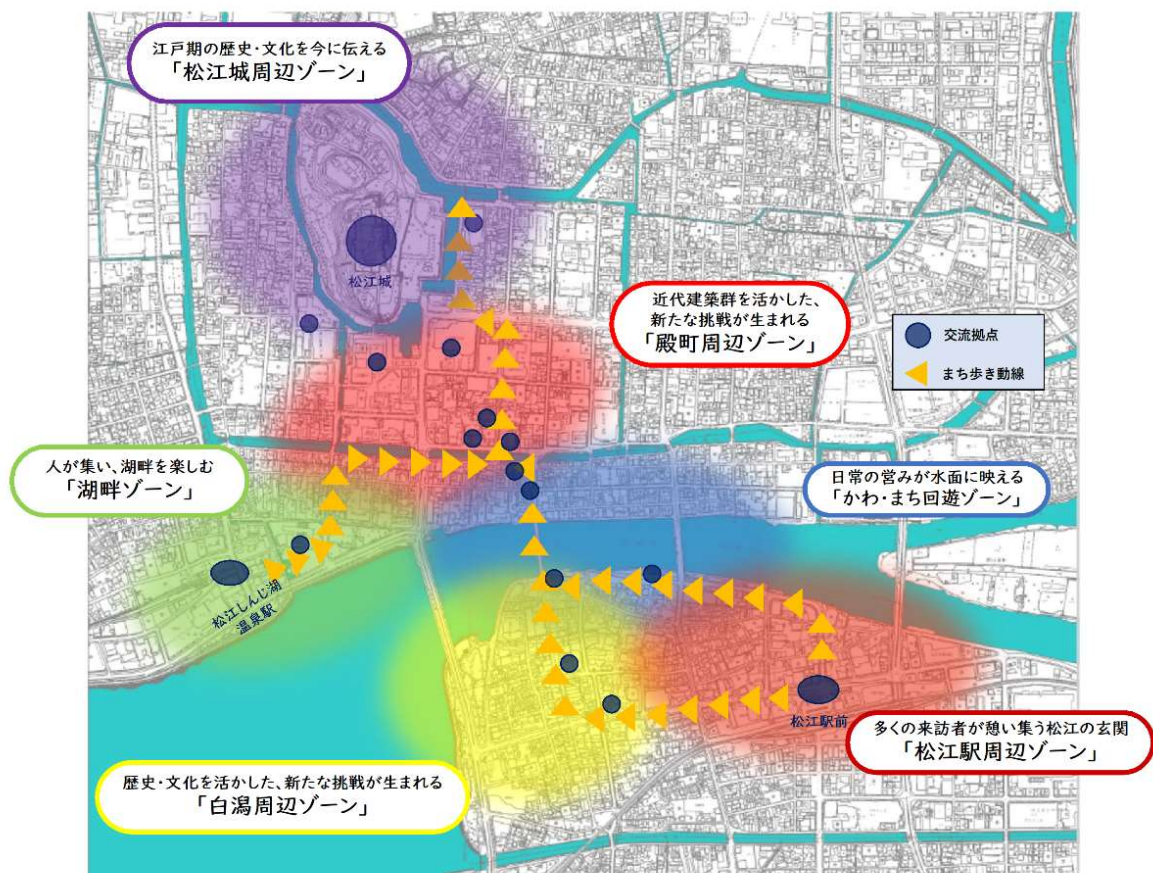
■整備目標

「松江市総合計画(MATSUE DREAMS 2030)」において、将来のあるべき姿のひとつとして「松江には歩きたくなるまちなみがある」を掲げており、「車中心から人中心のまちなかへ」をコンセプトとした「中心市街地エリアビジョン」を策定しました。

これに基づき、JR 松江駅と松江城を結ぶ「L 字ライン」のまちあるきルートの整備や、多様なモビリティと歩行者が安全に共存できるまちづくりを目指し、「松江市地域公共交通計画」の考え方も踏まえながら、必要な交通規制や歩行環境の整備を進めます。

■整備手法

エリアごとに整備計画を作成して歩行環境整備を推進するとともに、景観の向上に資する取り組みや空き家のリノベーションによる出店などを支援し、沿道の魅力を高めます。



■ 実施事例

白潟地区都市構造再編集集中支援事業

水辺空間と既存ストックの活用により、市民や観光客が訪れたくなる魅力的なエリアとし、中心市街地の回遊性向上と賑わいの創出を図ります。

- 既存ストックと水辺空間の活用により魅力的なエリアの創出
- 地域資源を巡るまち歩きルートの創出
- 水辺や都市的空間と調和した、落ち着きのある街並みの形成

まちの Re-project 事業

市民が自ら、今ある空き家や空き店舗について、新たな価値を創出し、魅力ある店舗として再生することなどによって、より多くの人が行き交う活発なまちを形成します。

2022(令和 4)年 3 月に、松江でチャレンジしたい人、また、それを応援したい人がつながり、アクションを起こすためのみちしるべとして「松江リノベーションまちづくりガイドライン」を策定しました。

職人商店街創出支援事業

松江ならではの手仕事、ものづくりに触れることのできる「時間消費型」の店舗が軒を連ね、優れた職人の技とまちの活気が感じられる、賑わいの拠点を創出します。

カラコロ工房改修事業

松江のシンボルとして長く親しまれてきたカラコロ工房は、建築後 80 年余りが過ぎ老朽化が進んだことから、大規模な改修を行い、2024(令和6)年 10 月頃にリニューアルオープンします。

松江に住む人びとと松江を訪れる人びととを繋ぐ憩いの場、交流の拠点となることが期待されます。

4-2. 第1次～第5次整備計画の未完了箇所の整備について

第5次までの整備計画で対策が完了していない箇所を、整備方針ごとに分類し整理しました。

計画路線 143路線のうち、完成していない路線が 66路線あり、その内訳として、「安心して歩ける通学路」が47路線、「安全な歩道へのリニューアル」が2路線、「歩きたくなる中心市街地」が8路線、「その他」が9路線と整理しました。

そのうち、歩行環境整備ビジョンの計画期間の 10 年間で、「安心して歩ける通学路」35 路線、「安全な歩道へのリニューアル」2路線、「歩きたくなる中心市街地」8路線の計 45路線について優先して整備を図り、2033(令和15)年度末時点整備率85%を目指します。

また、2038(令和20)年度末を目途に、整備率100%を目指します。

「歩道整備計画」(第1～5次) 対象路線 143路線

○現状:2023(令和5)年度末 整備済 77路線(整備率54%)



○目標:2033(令和15)年度末 整備済 122路線(整備率 85%)

※小学校周辺を
優先して整備します

A 安心して歩ける通学路 35路線(25km)

B 安全な歩道へのリニューアル 2路線(4km)

C 歩きたくなる中心市街地 8路線(3km)

2024(R6)年度～2033(R15)年度:計画期間中45路線(32km)



○2038(令和20)年度末:整備済143路線(整備率 100%)を目指す

4-3. 自転車ネットワーク計画

本市では、2013(平成25)年3月に策定した松江市自転車ネットワーク計画において、歩行者・自転車双方の安全確保を目的とした自転車道の整備推進と、環境配慮や交通渋滞緩和を目的とした自転車利用の推進の方針を示しています。

近年、健康意識や環境保全への意識の高まり、スポーツ自転車の流行や気軽に運転できる電動アシスト自転車の普及など、自転車利用のニーズが高まっており、自転車は身近で有用な移動手段として重要な役割を担っています。

■ 指定方針

以下の3つの方針のいずれかを満たす路線を指定路線としています。

- ①主要交通結節点である JR 松江駅を起点として、主要な公共施設や商業施設を繋ぐ路線
- ②自転車の通行が多い路線
- ③車または歩行者の通行量が多く自転車を分離する必要がある路線

■ 現状と課題

第4次松江市歩道整備計画にて自転車ネットワーク計画を策定してから10年が経過しましたが、自転車専用通行帯を整備するための用地買収や事業予算の確保などの課題から、近年整備進捗が芳しくない状況です。

2024(令和6)年3月現在、国・県・市で指定した自転車ネットワーク路線・26路線(37.2km)のうち、国道・県道を含め10路線(20.6km)が完了したものの、整備率は55%に留まっており、未整備区間を多く残しています。

■ 整備方針

現在の道路環境を踏まえて、車道の左側端(路肩)を利用した自転車走行指導帯を整備するなど、路線ごとにその形態を明確化し、備率及び安全性の向上を図ります。

一部の路線については、交差点部において直進できず通行しにくいと、直進で走行しやすい路線への見直しと、早期整備が困難な路線を補完するための路線の追加を行います。

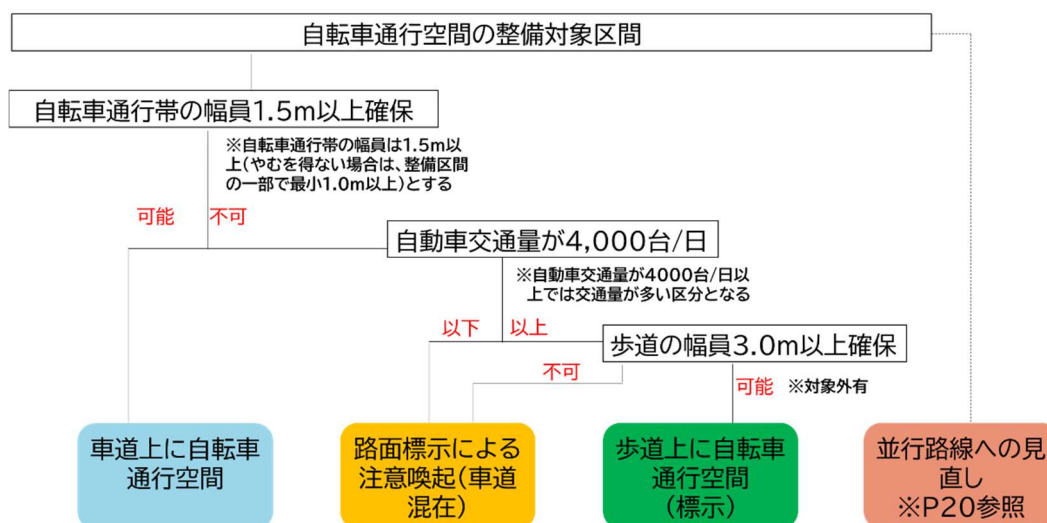
今後この方針に従い各道路管理者が計画的に整備を進め、歩行環境整備ビジョンの計画期間(10年間)で8路線(9.2km)整備し整備率80%を、2043(令和25)年度末を目途に整備率100%を目指します。

自転車通行空間の考え方

道路交通法上、自転車は軽車両として位置付けられるため、車道の通行が原則です。

しかし、自転車通行帯を確保できない路線や、自動車交通量の多い路線などにおいては、自転車が自動車と並行して走るには多くの危険性を伴います。

そのため、地域の交通事情や沿道の状況、道路の特性を考慮したうえで、以下の手法によって、自転車通行空間を確保することが考えられます。



車道上に自転車通行空間

- 車道では、自転車専用通行帯内を通行しなければならない
- 自転車専用通行帯内の自転車の通行は一方方向のみとする
- 自転車と自動車を視覚的に分離する

路面標示による注意喚起(車道混在)

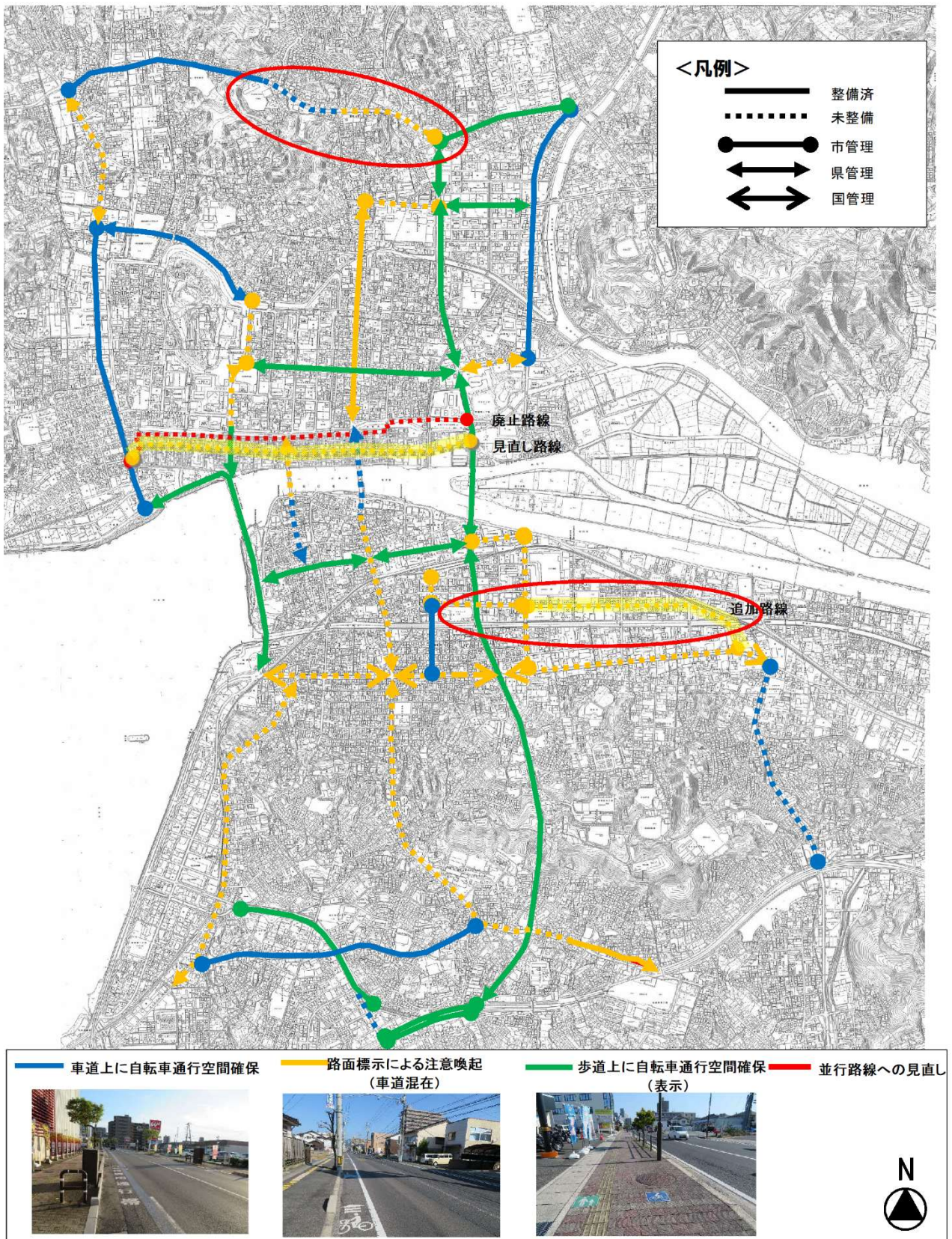
- 車道上では、路面表示に沿って通行する
- 自転車の通行は一方方向のみとし、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラムを設置を行う

歩道上に自転車通行空間(標示)

- 徐行しなければならない、また歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければならない
- 道路標示により明示された普通自転車の歩道通行部分において、双方向で通行できる

並行路線への見直し

■ 自転車ネットワーク路線

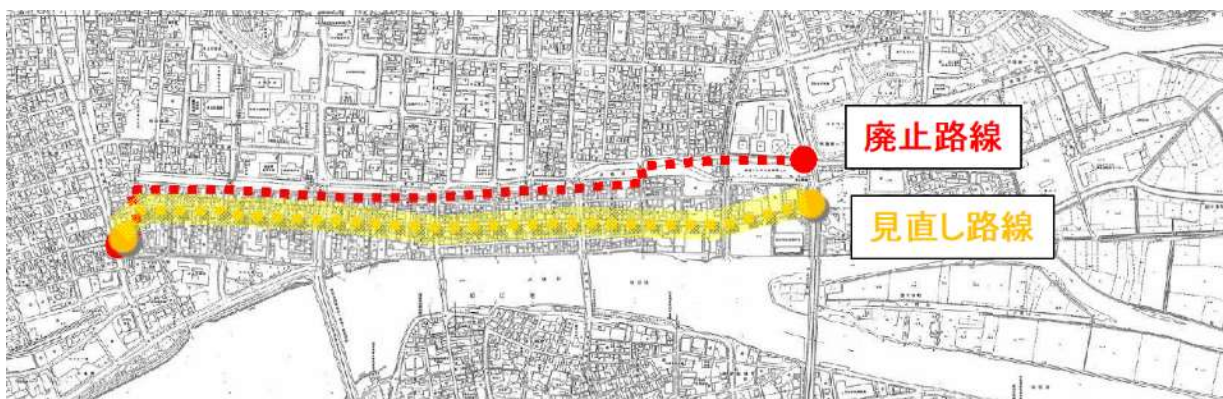


国・県・市・警察で協議のうえ作成

■ 自転車ネットワーク見直し路線と追加路線

① 並行路線への見直し

くにびきメッセから松江しんじ湖温泉駅まで東西に貫く京橋川沿いの自転車ネットワーク路線は、交差点部において直進できず通行しにくいことから、現行路線の南側へ移転すべく路線配置を見直します。本路線は直進で走行しやすい路線となります。



② 追加路線

国道 9 号は現在の道路状況に照らせば、自転車走行指導帯の早期整備は困難であることから、国道 9 号を補完する路線として、中央小学校の北側の既計画路線を延伸し、国道 9 号における自転車走行指導帯の整備が完了するまでの間、安全性の向上を図ります。



■自転車ネットワーク計画路線のうち、優先して取り組む市道路線

市道については、歩行環境整備ビジョンの計画期間(10 年間)において、以下の2路線を優先して整備します。

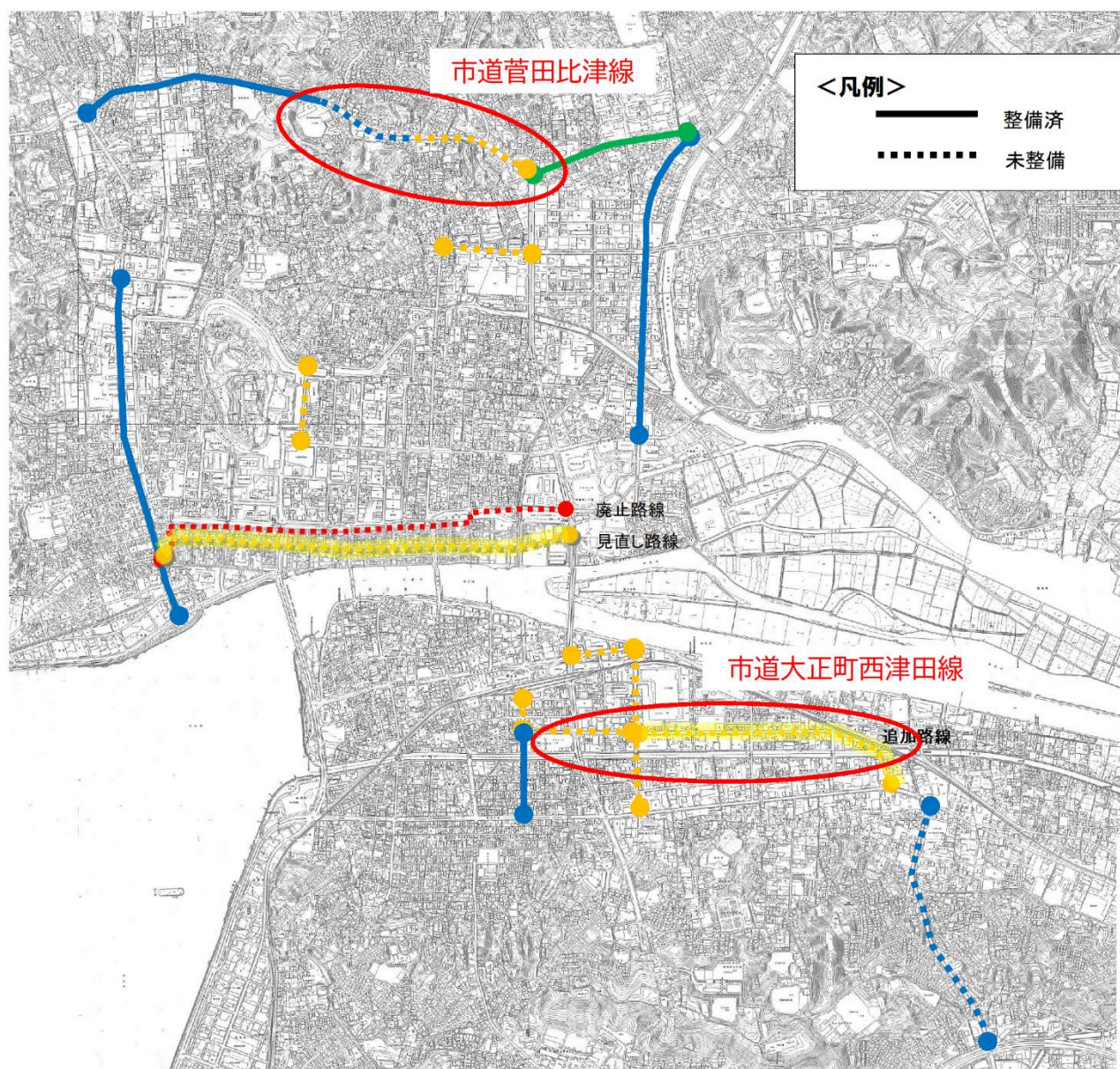
●市道菅田比津線(城北通り)

現在、街路樹適正化と自転車道の整備を実施している路線であり、今後も継続して整備を進めます。

●市道大正町西津田線(中央小学校と第三中学校の北側を通る東西の道路)

国道 9 号では現在の道路状況に照らせば、早期の自転車走行指導帯の整備は困難であることから、国道 9 号を補完する道路として大正町西津田線の整備を進めます。合わせて、舗装改良工事も実施します。

■自転車ネットワーク路線(市道)



松江市歩行環境整備ビジョン
発行：松江市 都市整備部 建設総務課
〒690-8540 松江市末次町 86 番地
電子メール kensetsu@city.matsue.lg.jp